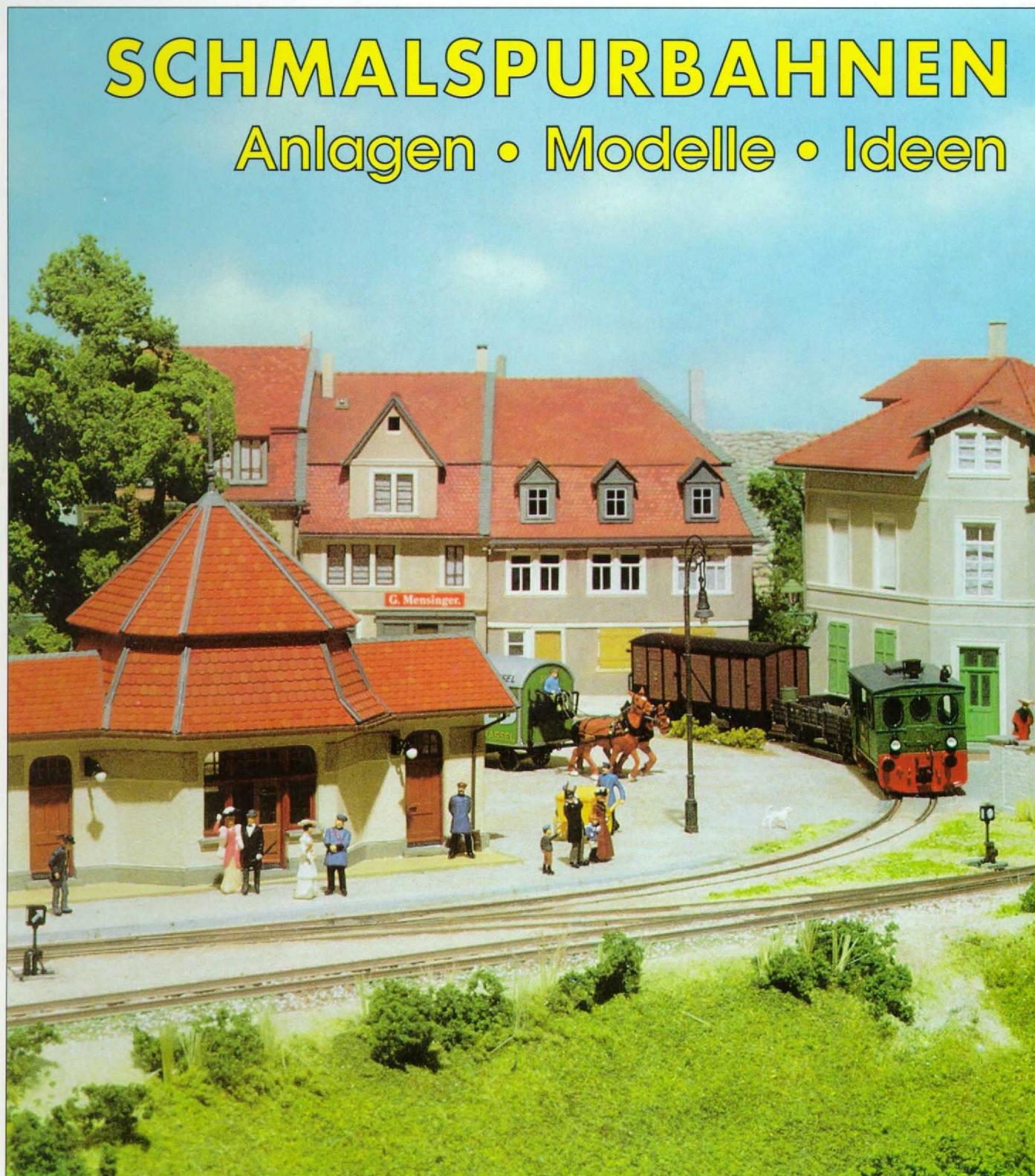


## SPEZIAL

# SCHMALSPURBAHNEN

Anlagen • Modelle • Ideen



**ANLAGENPLÄNE: AIGLE UND GRINDELWALD ● BAHNHOFSPÄNE  
PROJEKT HOCH-LEYNINGEN ● BAUBERICHT: PLETTENBERG**

**S**chmal und normal sind relative Begriffe. Im Eisenbahnwesen hat sich – nicht ohne Kämpfe – die 1435-mm-Spur der Herren Stephenson als die normale durchgesetzt; eigentlich ein verrücktes Maß für etwas, was normal sein will. Was auf zwei Schienen mit geringerem Abstand daherkommt, heißt seit dem Schmalspurbahn.

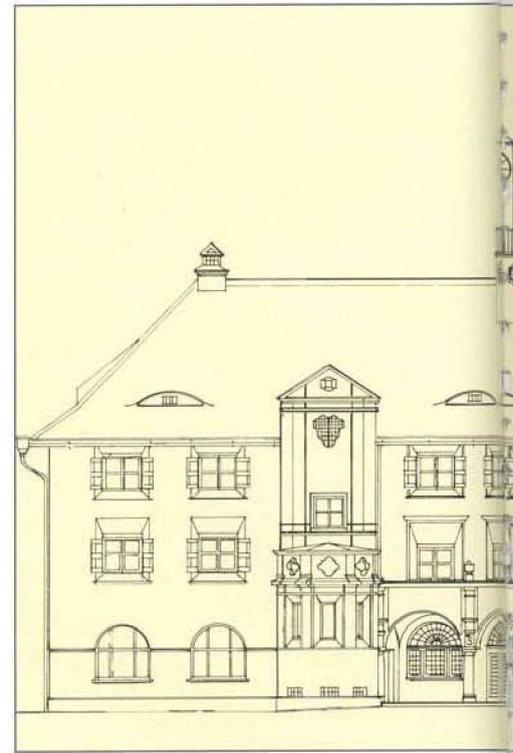
Wenigstens in früheren Zeiten hatte *Schmalspur* auch eine übertragene Bedeutung. Als erstes Wort eines zusammengesetzten Begriffs signalisierte es jemanden oder etwas, dem man die volle Anerkennung nicht entgegenbringen wollte. Jemand hatte zum Beispiel eine „Schmalspurausbildung“. Und ganz egal, was er in seinem Beruf wirklich leistete: Seine Kollegen, Kunden oder Klienten hatten Schwierigkeiten damit, dieses vermeintliche Manko zu vergessen. Vorurteile erweisen sich in der Regel als stabil.

## SCHMAL- SPUR ...

Ich persönlich habe allerdings überhaupt nichts dagegen, wenn man mich in meiner Eigenschaft als Modellbahner einen Schmalspur-Techniker, -Architekten, -Elektriker, -Eisenbahnhistoriker oder Schmalspur-Werkzeugbauer nennt. Vielmehr freue ich mich darüber, daß mir unser Hobby erlaubt, mich auf diesen und vielen anderen Tätigkeitsfeldern zu tummeln. Modellbahner sind keine Fachidioten, eine zu enge Spezialisierung ist der Modellbahnerei abträglich.

Betroffen wäre ich allerdings, wenn mich jemand als Schmalspur-Modellbahner bezeichnen würde. Das ginge doch ganz entschieden gegen meinen Stolz. Hätte er damit recht, dann wäre das MIBA-Spezial-Konzept kaum noch zu halten. Sein wichtigster Punkt: MIBA-Spezial-Redakteure sind ernsthafte, aber nicht verbissene Modellbahner. Sie arbeiten für ebensolche Leser.

Bertold Langer



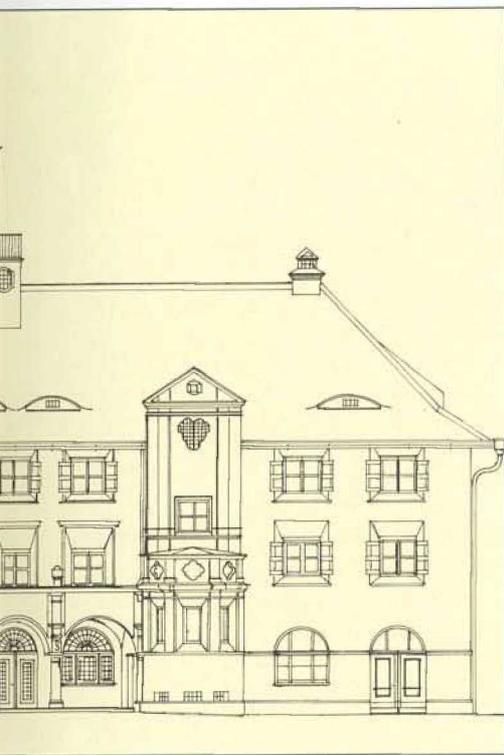
Großes Vorbild Schmalspurbahn.  
Ganz im Zeichen der kleinen Bahnen: Vorbildinformationen, Hintergründe und Gedanken zum Thema. Seite 6.

Drei auf einen Streich.

Loisl hat sich im schweizerischen Aigle umgesehen und entwickelt zwei Anlagenvorschläge. Seite 30.

Auf schmaler Spur im Sauerland.  
Eine reizende kleine Lok. Über seine Erfahrungen beim Bau der *Plettenberg* von Weinert berichtet Lutz Kuhl. Seite 62.





Zwei rhätische Bahnhöfe.  
Bernd Ottersbach war in Graubünden: Er stellt die Bahnhöfe Scuol-Tarasp und Ardez vor.  
Seite 14.

Titel.  
Viel Betrieb in Hoch-Leyningen. Bertold Langer und Lutz Kuhl bauten einen ausgefallenen Lokalbahnhof.  
Seite 44.

Schmalspurbahnhöfe.  
Vielen Aufgaben dienen die kleinen Bahnen, und so unterschiedlich sind auch ihre Bahnhofsanlagen.  
Seite 78.

# MIBA

## SPEZIAL

### DER INHALT VON HEFT 14:

<b>ZUR SACHE</b>	<b>3</b>	<b>BILDSEITE</b>	
		Mit Stern & Hafferl zum Traunsee	40
<b>GRUNDLAGEN</b>		<b>MODELLBAHN-ANLAGEN</b>	
Großes Vorbild Schmalspurbahn	10	Wie geht's weiter in Hoch-Leyningen	44
Schmalspurbahnhöfe dokumentiert von Ulrich Rockelmann	78	Ein halber Quadratmeter mit Eisenbahn	54
<b>VORBILD + MODELL</b>		<b>SELBSTBAU-PRAXIS</b>	
Zwei rhätische Bahnhöfe	14	Schmalspur made in Britain	58
Bergwärts Zahn in Zahn	26	Europa zollt	61
<b>AUSKLAPPTAFEL</b>		Auf schmaler Spur im Sauerland	62
Der Bahnhof Scuol-Tarasp und seine Anlagen	18	<b>spezialMEINUNG</b>	
Der Bahnhof Ardez und seine Anlagen	21	Ein Konzept für den Nachwuchs	76
<b>IDEE + PLAN</b>		<b>spezialMAGAZIN</b>	
Drei auf einen Streich	30	Verwirrende Vielfalt ...	88
Rund um Bahnhof Grindelwald	68	<b>VORSCHAU</b>	102
		<b>IMPRESSUM</b>	102







Ulrich Rockelmann

**K**aum ein anderes Vorbild bietet so viele Möglichkeiten für den Modellbahner. Vom hauptbahnähnlichen Betrieb der Rhätischen Bahn bis zur Torfbahn auf 600 mm: All das ist Schmalspurbahn. Schmale Spur, kleinere Fahrzeuge und geringere Radien bringen wesentliche Platzvorteile. Und noch ein Argument für den Bau eines Schmalspurmodells: Es gibt eine Unzahl von Vorbildern mit den unterschiedlichsten Betriebsbedingungen, Trassenormen und Fahrzeugen. Das macht Mut, sich das herauszuspicken, was gefällt, und es zu einem fiktiven Vorbild zusammenzutragen.

„So hätte es sein können“, sagt der frei Schnauze phantasierende Schmalspur-Modellbahner, und läßt diesen Ausspruch nicht nur für Gleisplan und Landschaft gelten, sondern auch für seine Fahrzeuge. Nicht mehr der möglicherweise fehlende Handgriff an einer neu herausgekommenen Super-Dampflok weckt die Emotionen, sondern die Aufgabe, seinen Fahrzeugpark durch Selbst- oder Umbau zusammenzustellen.

Damit handelt der Schmalspurer höchst vorbildentsprechend, denn gerade die privaten Schmalspurbahnen beschafften nach Katalog und hatten die Neuerwerbungen ihren Verhältnissen anzupassen. Aber sie kauften auch überholungsbedürftiges gebrauchtes Material. Dadurch kam oft ein wildes Fahrzeuggemisch zusammen, was auch beim Modell Freunde finden dürfte.

# GROSSES VORBILD SCHMALSPURBAHN

Viele Modellbahner haben es bereits erfahren: Schmalspurbahnen sind ein vollgültiges Vorbild fürs Modell.

Sind alle davon überzeugt?

Nein? – Dann tragen wir eben die eine oder andere weitere Eule nach Athen.



Lubosch Wimmer

## Spurmaße

Doch zunächst einige allgemeine Informationen über das Vorbild. Spurweiten geringer als 1435 mm (4' 8 1/2") werden als Schmalspur bezeichnet. Auf dem europäischen Kontinent finden sich hauptsächlich drei Maße: 1000 mm (Meterspur), 760 mm (Bosnaspur; Österreich und Nachfolgestaaten) und 750 mm (vor allem Württemberg und Sachsen). Für Nordamerika war die 3-Fuß-Spur (914 mm) charakteristisch.

Außerdem spielt die Kapspur (1067 mm) eine größere Rolle, und zwar nicht nur am Kap der Guten Hoffnung, sondern etwa auch in Japan mit seinem alten Netz dieser Spurweite.

600 mm Spurweite hatten unter anderem zivile und militärische Feldbahnen. Ihre Aufgaben haben heute meist Lastkraftwagen übernommen, aber hie und da trifft man auf die bekannten Loren, auch wenn sie nur am Rand einer Sandgrube vor sich hinrosten.

Dies sind die gängigsten Schmalspurmaße. Ein Blick ins Lexikon zeigt, daß ein gutes Dutzend zwischen 381 mm und 1372 mm hinzuzufügen wäre.

## Gründe für die schmale Spur

Schmalspurige Strecken und Bahnanlagen erfordern weniger Bauaufwand und Flächenbedarf als normalspurige. Andererseits haben sie weniger Leistungsfähigkeit. Und sie bereiten vor allem Probleme für den

▼ Eisfelder Talmühle im Harz, Meterspur. Den Spurplan des Abzweigbahnhofs stellen wir auf Seite 82 in diesem Heft vor.

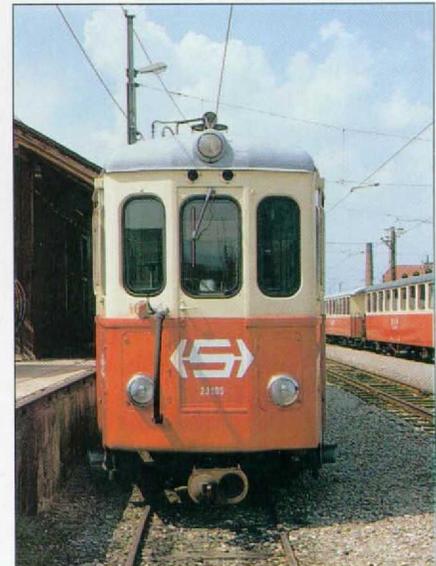
◀ Holz, Pilger, Steine. Die Mariazeller Bahn (760 mm) verbindet St. Pölten mit dem Wallfahrtsort Mariazell und hat in ihrem oberen Teil Gebirgsbahncharakter.

Die beiden Baulokomotiven, Dampf und Diesel, tun bei der Internationalen Rheinregulierung in Lustenau, Österreich, auf 750 mm Spurweite Dienst. ►



HRF

▲ SBB-Meterspur-Zahnradbahn. Die Kreuzungsstation Brunnenfluh an der Brünigstrecke hat zwei mit Zahnstangen ausgerüstete Gleise.



Lubosch Wimmer

Ursprünglich schweizerisch. Die österreichische Lokalbahn-Gesellschaft Stern & Haferl hat diesen Elektrotriebwagen gekauft. Nun fährt er auf der Meterspurstrecke von Vorchdorf nach Gmund am Traunsee. ►



Hans Bartel

Zweimal die sächsische IV K (750 mm), eine BB-Gelenklokomotive der Bauart Meyer. Oben 1979 im Bw Wolkenstein der Strecke Wolkenstein-Jöhstadt. Unten überquert sie eine Straße in Mügeln, Strecke Mügeln-Oschatz (1978).

Güterverkehr. Ganze Ladungen müssen umgeladen werden. Im günstigeren Fall erreichen Normalspurwagen ihre Schmalspurziele auf Rollböcken oder Rollwagen, vorausgesetzt, das Lichtraumprofil verkräftet es.

Die Entscheidung für Schmalspur hängt ab vom Verhältnis der Bau- und Betriebsaufwendungen zum erwarteten Verkehr mit seinen Einnahmen. Geringer Güterverkehr mit akzeptablen Passagierzahlen, das wäre ein Argument für die schmale Spur gewesen.

Am Beispiel Südafrika und Japan wird eine andere Rentabilitätsüberlegung deutlich. Beide Bahnsysteme in Kapspur wurden unter imperialistischen Rahmenbedingungen errichtet. Ausbeutung mit kurzfristiger Gewinnerwartung waren die Zielvorgaben, zu denen größere Investitionen nicht gepaßt hätten. Immerhin waren die Leistungen beider Bahnen auf Kapspur in der Folgezeit erstaunlich. In Deutschland und anderswo in Europa halfen die Schmalspurstrecken bei der ökonomischen Erschließung armer Landstriche und fungierten so als Mittel der Entwicklungspolitik im eigenen Land.

In den europäischen Industriestaaten dienten Schmalspurstrecken in erster Linie als Ergänzung des normalspurigen Haupt- und Nebenbahnnetzes. Aus diesem Grund konnten sich in Deutschland mit Ausnahme Mecklenburgs (600 mm) keine größeren eigenen Schmalspurnetze etablieren. Im Gegensatz dazu die Schweiz: Hier besteht bis heute ein bedeutendes System, das außerdem die einzige Ost-West-Route von Graubünden (Rhätische Bahn; RhB) über die Furka (Furka Oberalp; FO) ins Rhonetal (Brig-Visp-Zermatt; BVZ) zur Verfügung stellt.



Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



### Normal oder schmal?

In Deutschland gab man beim Nebenbahnbau generell der Normalspur den Vorrang. Das mag daran gelegen haben, daß es sich die vorherrschenden Staatsbahnen leisten konnten, auch bei wenig Gewinn versprechenden Projekten die Nachteile der Schmalspurbahn zu vermeiden. So kam es zu reizvollen Strecken in Gegenden, wo sich Fuchs und Hase „Gute Nacht“ sagten.

Aber es gab auch andere Fälle. Ein

dicht besiedeltes, enges Flußtal mit zahlreichen Industriebetrieben suchte Anschluß an die weite Welt. Da erlaubten Ortsdurchfahrten, die sich Straße und Schiene teilen mußten, und knapper Platz für die Fabrikzufahrten nur schmalspurige Lösungen. Hier waren topographische Gründe ausschlaggebend.

Auf Schmalspur kam man auch zurück, wenn Schmalspur-Straßenbahnen ins Umland ausgriffen. Damit geraten wir in den Grenzbereich von Bahn und Straßenbahn, übrigens ein



Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



exzellentes Vorbild. Als Beispiel sei die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft OEG genannt, die auf eigenen Strecken Bahnstatus hat, auf den Straßenbahngleisen von Mannheim und Heidelberg aber als Straßenbahn verkehrt.

Hätten beide Städte normalspurige Straßenbahnen gehabt, würde wohl auch die OEG auf 1435 mm verkehren. Eher Sonderfälle stellen Schmalspurbahnen dar, die von vornherein zur touristischen Erschließung von Naturschönheiten gebaut waren. In

diese Kategorie fallen zahlreiche Zahnradbahnen, für die der direkte Anschluß ans Normalspurnetz nie in Frage stand.

### Themen fürs Modell

Gemessen an der Vielfalt des Vorbildes hält sich das Angebot an Schmalspurmodellen mit Großserienstandard in bescheidenen Grenzen. Grund zur Klage besteht trotzdem nicht, denn mit diesen Erzeugnissen fällt der Einstieg in die Schmalspur-

... und zweimal Württemberg, Strecke Heilbronn–Marbach (750 mm). Oben Bw Beilstein, ungefähr in Streckenmitte. Die beiden ursprünglich sächsischen E-Kuppler, Baureihe VI K, kamen noch vor dem letzten Krieg nach Schwaben. Darunter eine DB-Diesellok, Reihe V 51, im Schmalspurbahnhof Heilbronn Süd. Beide Bilder stammen aus dem Jahr 1964.

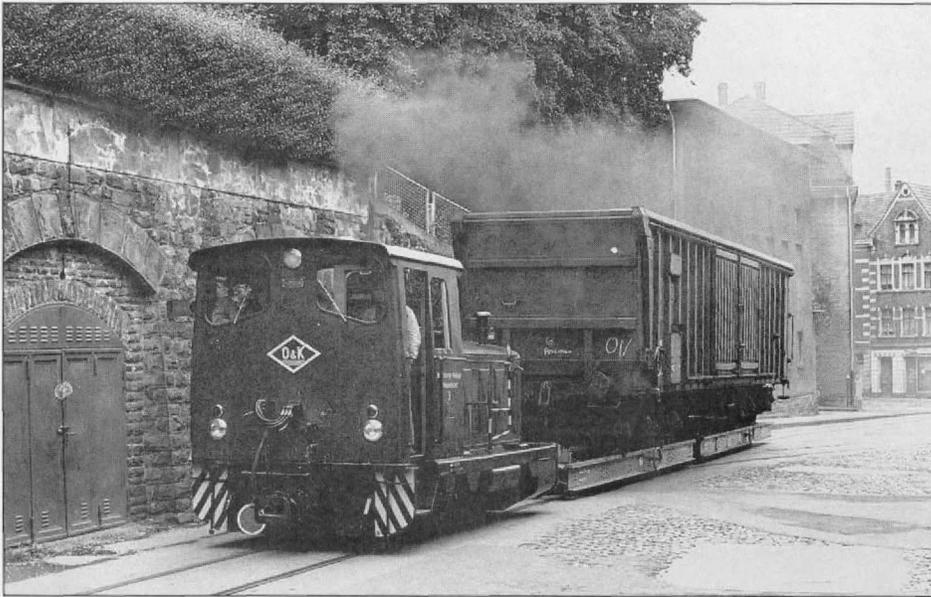
welt nicht schwer. Da es immer einfacher ist, bewährtes Material zu verwenden, ein paar Gedanken darüber, welche Themen sich mit ihm verwirklichen lassen.

Der schwäbische Hersteller Bemo hatte mit Modellen nach württembergischen Vorbildern angefangen (750 mm; H0e, 9 mm Spurweite). Weltweit Bedeutung erlangte er erst durch Einführung und konsequenten Ausbau seiner Schweizer Produktlinie (Meterspur, H0m, 12 mm Spurweite).

Anlagen nach dem Vorbild der RhB bieten die Möglichkeit, einen Hauptstreckenbetrieb auf schmaler Spur nachzubilden, Doppelgleisstrecke und Schnellzüge inbegriffen. Moderne Eisenbahn mit elektrischem Betrieb in zuweilen wildromantischer Landschaft, das sind die wesentlichen Pluspunkte dieses Themas.

• Schmalspuranlagen nach württembergischem Vorbild spielen in einer hügeligen Landschaft mit Dörfern und kleinen Städten, durch Industrie geprägt, aber noch nicht zerstört. Eine andere Art von Romantik. Die Bahnanlagen verraten die bekannte Sparsamkeit der schwäbischen Staatsbahn. So karg wie bei mancher privaten Gesellschaft wirken sie jedoch nicht.

• Bemo brachte einige Württemberger und die DB-Diesellok V 51/V52 auch in Phantasie-Livrée heraus (H0e und H0m). Vielleicht war das gar nicht nötig, denn Beschriftungsvarianten kann auch ein ganz normal begabter Modellbahner ausführen. Trotzdem stimmt die Richtung: Die „Neustädter Kreisbahn“ – oder wie immer sie heißen mag – eröffnet die Abwendung vom konkreten Vorbild und eine neue Freiheit bei der Themenfindung.



▲ 3 km lang war die Stammstrecke der Hohenlimburger Kleinbahn bei Hagen. Sie versah vor allem Zubringerdienste für die zahlreich vorhandenen Fabrikanschlüsse. Die Meterspurgleise befanden sich fast ausschließlich im Straßenplanum. Im Übergabebahnhof Hohenlimburg – unteres Bild – wurden die Normalspurwagen auf Rollwagen gesetzt. Die Bilder stammen aus dem Jahr 1978.

## Nordlichter endlich auch am Zug

- Neuerdings firmiert das deutsche Programm von Bemo unter der Marke Bemo-Zeuke. Damit kommen auch die Modellbahner mit norddeutschen Ideen in den Genuß annehmbarer Großserienmodelle. Zeuke hat nämlich sein Spreewald-Programm in die Firma eingebracht. Besonders die liebevoll gravierten Güterwagen nach einfachen Vorbildern passen auf jede Bahn – sagen wir – zwischen Karlsruhe und Flensburg, zwischen Aachen und Frankfurt an der Oder. Stichpunkte zur Schmalspurbahn in vorwiegend flacher Landschaft: lange Güterzüge mit Landprodukten an Bord, bescheidene Bahnanlagen und

baumbestandene Bahnhofsvorplätze mit den unvermeidlichen Fachwerk-Empfangsgebäuden. Sparsamkeit bis hin zur Kargheit bestimmt die Szene.

Gerade die neuen Zeuke-Güterwagen bereichern das Fahrzeugsortiment wesentlich, und die zweiachsigen Zeuke-Personenwagen mit dem Dachaufsatz tragen ebenfalls dazu bei, daß sich Schmalspur Modellbahner vom süddeutschen Vorbild emanzipieren können. Auch im Schweiz-Programm dürften sich einige germanisierungsfähige Güterwagenmodelle finden.

Alles in allem ein recht positives Bild bei den Wagen. Aber die Nordlichter haben bislang lediglich eine Dampflok, den Zeuke-C-Kuppler mit nur befriedigendem Erscheinungsbild. Wir wünschen uns eine variable Dampflok für die Feld-Wald-Wiesen-Schmalspurbahn in Bemo-Qualität.

## Österreich leider angeschlagen

Zwei weitere Großserien-Hersteller hatten sich der Schmalspur verschrieben: Liliput und Roco lieferten Modelle nach österreichischem Vorbild. Beide zusammen brachten ein beachtliches Programm zusammen. Aber der Ausfall von Liliput, dessen Produkte nicht immer ganz überzeugen konnten, riß eine schmerzliche Lücke ins Gesamt-Sortiment. Bleibt Roco mit seiner Mariazeller Bahn, ein ganz besonders faszinierendes Vorbild und Modelle von herausragender Güte. Leider scheint die Vorbildwahl dem Verkaufserfolg nicht förderlich gewesen zu sein: nur ein Lokomotivtyp, beim Vorbild ein Glücksfall, beim Modell eher Pech, denn Modellbahner lieben die Abwechslung.

Zu wünschen wäre, daß das Liliput-Programm überarbeitet wieder erscheint. Dann ließen sich die herrlichsten Vorbildsituationen im Modell nachempfinden.

- Zum Beispiel der Bahnhof Ober Grafendorf in Niederösterreich in den Sechzigern. Hier zweigt von der elektrifizierten Mariazeller Bahn St. Pölten-Mariazell-Gußwerk (760 mm) eine weitere Schmalspurbahn mit Bosnaspur ab. Mit Dampf oder Dieselmotoren erreichen die Züge auf ihr über Wieselburg, mit Anschluß an Normalspur, die Endstation Gresten.

Der Bahnhof hat eine Drehscheibe mit Segmentlokschuppen und einen